

**RODOLFO DE DOMINICIS**  
(*Presidente dell' "Interporto Catania S.p.A."*)

## LA PIATTAFORMA LOGISTICA SICILIANA (PLS): INFRASTRUTTURE E INTERCONNESSIONI

Ringrazio tutti i partecipanti ed in modo particolare il Prof. Fanara, organizzatore di questo importante Convegno.

In questi ultimi due anni abbiamo cercato di gettare le basi per la costruzione dell'interporto di Catania, modulo fondamentale di quella che abbiamo battezzato "piattaforma logistica siciliana" (PLS).

La PLS è sia un oggetto fisico composto da infrastrutture e dalle loro interconnessioni, sia un modello di sviluppo. Ed entrambi gli aspetti vanno posti alla base di una serie di considerazioni.

Ora, io non sono siciliano. Tuttavia da circa tre anni vivo in Sicilia, e alla Sicilia mi sono appassionato. Credo anche di aver capito una serie di cose che, ovviamente, i siciliani conoscono a menadito.

Ho imparato, anzitutto, che non esiste una Sicilia sola, ma almeno due: la parte orientale e quella occidentale. Bene, questa visione ha determinato uno sviluppo bipolare e, a mio avviso, ha comportato anche un freno allo sviluppo complessivo dell'Isola.

Oggi emergono però esigenze strategiche delle quali non si può non tener conto. La prima è rappresentata dalla cosiddetta "area di libero scambio del 2010" che determinerà velocizzazioni di prassi e agevolazioni. Si tratta di un modello che vede l'Isola come baricentro di tutta l'area del Mediterraneo. È inutile precisare che i contorni di tale area dovranno essere delimitati ed occorrerà definire gli strumenti agevolativi. Forse bisognerà affiancare all'area di

libero scambio qualche zona franca, anche se so che sulle zone franche il dibattito ferve.

Il secondo punto, di cui ormai non possiamo non tener conto, è il Ponte sullo Stretto. Oggi possiamo ragionevolmente assumere che sarà una realtà nel 2012. La realizzazione di questa opera grandiosa distruggerà il modello della “discontinuità territoriale”, introducendo, all’opposto, quello della “continuità territoriale”.

Noi siamo portati a pensare che sia vera discontinuità territoriale solo quella tra la Sardegna e l’Italia. Ma discontinuità territoriale è, a tutti gli effetti, pure quella tra la Sicilia e la penisola: prova ne sia che per attraversare lo Stretto si determinano dei costi difficilmente sostenibili dalle imprese, al punto che alcune produzioni sono state definitivamente sospese.

La discontinuità territoriale influisce ovviamente anche sul trasporto su ferro. I treni che attraversano lo Stretto, oggi, vengono imbarcati su apposite navi promiscue, che hanno una capacità di carico di convogli della lunghezza di non più di 350 m. È noto invece che, per ottimizzare i costi, la lunghezza dei convogli debba essere di 600 o 700 m, come già in uso nel resto d’Europa.

È chiaro allora che il modello del Ponte definisce, ancora una volta, una rottura nel modello complessivo di sviluppo attuato dalla Sicilia finora e delle sue relazioni con il Continente.

Il terzo punto che sta emergendo in maniera altrettanto chiara è quello della “programmazione transnazionale”. Finalmente si prende coscienza dell’entità Europa e si allargano gli orizzonti, anche dal punto di vista delle infrastrutture.

Oggi il problema non è più collegare Palermo con Milano, ma Palermo con Rotterdam o Francoforte. Adesso l’Europa è una realtà sul piano dello sviluppo economico e pertanto occorre avere una visione europea anche del trasporto merci e delle infrastrutture per la logistica, nonché del loro finanziamento.

La programmazione transnazionale, ancora una volta, distrugge il modello di sviluppo precedente. Il corridoio Palermo-Rotterdam rappresenta un collegamento tra subsistemi economici integrati, in partenza e in arrivo, posti a migliaia di chilometri di distanza a voler trascurare le diramazioni intermedie possibili.

Tali semplici riflessioni ci riconducono al punto fondamentale da cui siamo partiti e cioè che la visione di sviluppo bipolare della Sicilia è completamente superata; dobbiamo andare verso una visione unitaria, al cui interno si rinvencono, poi, i due poli di Palermo e Catania. Se non si abbraccia tale modello, difficilmente si riuscirà a godere dei benefici futuri e si perderà l'aggancio al "treno" europeo, con un allargamento ulteriore della forbice nord-sud.

È fondamentale allora attivare un sistema di pianificazione regionale nuovo. Devo dire che già con gli Accordi di Programma Quadro (APQ) siamo andati in questa direzione, purtroppo però essi presentano un grave limite. Se, infatti, definiscono una serie di infrastrutture da realizzare, tuttavia non riescono a cogliere il modello unificante che collega le stesse infrastrutture. E ciò per un motivo semplice: negli APQ furono recepiti progetti che in parte erano già stati finanziati e in parte erano sollecitati essenzialmente da istanze locali. Un aiuto per superare questo limite proviene dalla Legge Obiettivo nazionale che definisce una lista di opere strategiche e semplifica i processi autorizzativi. Ma nemmeno la Legge Obiettivo basta.

Credo che la strada da seguire, in particolare nel campo della logistica e del trasporto delle merci, debba sempre partire dal modello omogeneo di sviluppo di cui parliamo. Nei prossimi anni, dunque, occorrerà pensare anche a livello regionale ad una pianificazione strategica selettiva che individui pacchetti di infrastrutture interconnesse e funzionali al raggiungimento di determinati target di sviluppo. È d'altra parte questa l'unica strada per attrarre privati che vogliano investire veramente, utilizzando le risorse pubbliche come base e superando la vecchia ottica del "*cash-cow*".

Abbiamo parlato delle merci, ma lo sviluppo di un sistema come quello siciliano non può prescindere dal turismo. È chiaro che nessuno può pensare che il turismo si sviluppi da solo, così come nessuno può pensare che parimenti faccia l'industria. In verità non abbiamo mai pensato ad un sistema specializzato, nel senso che nel fare riferimento alla PLS pensiamo a un sistema di infrastrutture utilizzabili in modo promiscuo.

Porto come esempio l'esperienza maturata con l'"alta velocità" nel 1985. Abbiamo impiegato circa un anno, un anno e mezzo per cercare di capire se i binari dell'alta velocità dovevano essere utilizzati da specifici convogli a configurazione bloccata, oppure anche dai treni passeggeri e merci ordinari. Certamente l'on.le Tesini ricorderà le elucubrazioni di allora e il sistema della cosiddetta "metropolitana interurbana", in cui il tratto Roma-Napoli sarebbe stato percorso in un'ora di tempo. Questo sistema non è stato realizzato anche perché il concetto di "metropolitana interurbana" è stato superato proprio dalla necessità di non far transitare su quelle linee solo i treni ad alta velocità. Nacque in tal modo l'"alta capacità". Il concetto del sistema alta velocità, dunque, è ormai superato, poiché è stato superato il sistema specializzato.

Per capirci, il giorno in cui verrà costruita l'interconnessione Palermo-Catania ad alta velocità, sicuramente sarà una linea ferroviaria su cui passeranno velocemente le merci, ma anche i passeggeri e solo così si potrà recuperare l'investimento in un numero di anni congruo.

Al di là di queste considerazioni, la costruzione di una infrastruttura e delle interconnessioni è utile per tutto il sistema regionale, non è d'ausilio solamente al settore delle merci, e quindi dell'impresa industriale, ma serve complessivamente allo sviluppo.

Per quanto riguarda il profilo delle risorse, non esiste possibilità di finanziare queste opere – ed in particolare la PLS – solamente con i fondi dello Stato. Occorre attingere ad altre fonti e, a mio avviso, i privati debbono fare la loro parte. Per l'interporto di Catania abbiamo utilizzato un sistema che non è innovativo e nemmeno particolarmente sofisticato. La costruzione, che complessivamente, tra prima e seconda fase, costerà circa 260 miliardi di vecchie lire, si realizzerà per l'80% con fondi pubblici (Governo, Regione e Comunità europea), e per il 20% con fondi privati. Ad esempio i nostri soci privati hanno sottoscritto un aumento di capitale fino a 5 milioni di euro. Per una iniziativa che esiste oggi solo sulla carta è un impegno importante, in quanto presuppone credere nella bontà dell'iniziativa stessa, mentre il resto di quel 20% potrà solamente

provenire dalle banche, le quali, se ovviamente guardano al profitto, nello stesso tempo sostengono, com'è giusto, anche lo sviluppo.

Quel che si è così configurato è un modello di sviluppo in generale sostenibile, anche se nasce da un grande investimento pubblico. Quando l'infrastruttura sarà realizzata, tutta la PLS dovrà essere gestita dai privati – in particolare da privati specializzati – in grado di accollarsi il rischio commerciale, visto che difficilmente un soggetto pubblico, che pur deve costruire le infrastrutture, potrà essere in grado di farlo. Penso, ad esempio, al polo intermodale che andremo a realizzare a Bicocca, il quale dovrà essere gestito da un soggetto specializzato, scelto, ovviamente, con una gara europea, altrimenti non si realizzeranno i vantaggi economico-finanziari sperati.

Per quanto detto è evidente la necessità di operare un modello unitario della PLS e quindi occorre avere una struttura che in questa fase faccia le veci della mano pubblica.

Pensiamo alla Regione, per esempio: certamente deve muoversi verso quel tipo di pianificazione che abbiamo detto, sicuramente deve allocare le risorse nei vari documenti di pianificazione economica-finanziaria e nelle finanziarie regionali, ovviamente in correlazione con la pianificazione nazionale, ma dal punto di vista operativo difficilmente potrà riuscire a portare avanti progetti o a gestire, da sola, un progetto interconnesso, men che meno a gestire direttamente l'infrastruttura costruita.

Non tutto può esser finanziato dalla mano pubblica, ma la mano pubblica può e deve svolgere un'azione di controllo successiva sulla gestione condotta dal soggetto privato prescelto. Occorre quindi una struttura societaria intermedia, a maggioranza pubblica, che realizzi l'opera con una visione unitaria e che successivamente partecipi in minoranza alla sua gestione.

Qui in Sicilia stiamo provando ad “aprire” la “Società dell'Interporto di Catania”, che trasformata nella “Società degli Interporti Siciliani”, potrebbe diventare la “Società della Logistica Siciliana”, ovvero un soggetto che non ha velleità di gestione, ma solamente l'impegno a gestire le competenze, mutuandole anche dalle Università o da altri enti di ricerca. La società della logistica

siciliana diventerà in particolare il punto di accumulazione dei dati necessari per pianificare.

Dopo la legge n. 240 del 1990 – che ha determinato una strategia – ci siamo ritrovati un vuoto e, di conseguenza, non abbiamo saputo più effettivamente che funzione svolgevano gli interporti all'interno del Paese. Solo ora si comincia a riparlare di strategia, ma mancano interlocutori credibili e competenti per il governo in un momento in cui FS sta ridefinendo la propria strategia nelle merci.

Tornando al caso della Sicilia, la Società della Logistica Siciliana sarà un'ingegneria, un centro di competenza che mutua competenze, una banca dati, un accumulatore di finanziamenti e un realizzatore di infrastrutture.

La PLS è costituita da due interporti. Uno dei due, sul quale transiteranno entro il 2010 circa due milioni di tonnellate di merci, è sito nella zona catanese, a Bicocca, ed è nello stadio di progettazione definitiva – invero stiamo partendo con uno stralcio esecutivo – e dovrebbero aprirsi i cantieri all'inizio del 2004. L'altro, più piccolo, da 3-400.000 tonnellate, voluto anche dalla FIAT, si trova a Termini Imerese. Sono stati inoltre previsti cinque-sei autoporti, finanziati con 140 miliardi di vecchie lire.

Evidentemente occorrono porte d'ingresso al sistema. Tali porte d'ingresso (porti) potrebbero essere localizzate una nella zona Palermo-Termini Imerese e l'altra nella zona orientale Catania-Augusta.

Nelle infrastrutture il punto non è avere solamente le opere (due *gate*, uno che guarda a nord e l'altro a sud, gli autoporti e i due interporti), ma realizzare l'interconnessione tra questi oggetti, assi principali di collegamento, mettendo in tal modo la Sicilia nella condizione di fare un salto di qualità. Se gli investimenti saranno indirizzati secondo un'ottica di sviluppo monopolare, si potrà recuperare, a mio avviso, parte di quel ritardo che è stato accumulato negli anni passati. Ciò può preparare la Sicilia a diventare veramente la porta del Mediterraneo.

E in questo, ovviamente, possono giocare un ruolo fondamentale anche le cosiddette “autostrade del mare”, con funzioni di vario

tipo. In questo momento, le autostrade del mare hanno solamente la funzione di “spinozzare” (come dicono quelli che sanno parlare in inglese, traducendolo in italiano) merci dalla ferrovia. Non a caso stiamo assistendo a un decremento costante delle merci trasportate su ferro, attivato con le navi *ro-ro*. Nonostante tale sistema non risulti essere quello più competitivo in assoluto, lo diventa poiché la ferrovia lo è ancora meno.

Per dirlo chiaramente: gli investimenti necessari alle autostrade del mare dovranno essere utilmente coordinati con quelli necessari alla costruzione della PLS.

Io sono ottimista.

Scusate la lunghezza del mio intervento e grazie a tutti.





**GIAMBATTISTA PEPI**

*(c.s.)*

Grazie, ing. De Dominicis. Adesso la parola al prof. Cesare Imbriani, ordinario di Economia Politica nell'Università "La Sapienza" di Roma, e successivamente al prof. Pietro Pietro Rostirola, ordinario di politica economica nell'Università "L'Orientale" di Napoli, che si occuperanno degli "Studi di fattibilità delle grandi opere infrastrutturali dei trasporti: una agenda metodologica".

